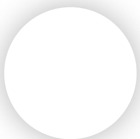

1

26/12/2023
REDACCION |

La guerra contra el automóvil es una guerra contra la libertad y el crecimiento





Karina Mariani.- En los últimos años se viene haciendo uso y abuso del término sostenibilidad. Esta palabra contiene una narrativa en la que las necesidades humanas pasan a un segundo plano frente a la imposición del decrecimiento por parte de la agenda verde y el Net Zero (cero emisiones). Las clases gobernantes en Occidente están decididas a ofrendar este sacrificio a la Madre Tierra como si se tratara de un antiguo ritual animista. Los sacrificados en el altar somos los ciudadanos.

La narrativa de la sostenibilidad comienza con la suposición de que la humanidad es "el mayor problema del planeta", en lugar de considerar al hombre como el factor capaz de crear un mundo mejor. De hecho, muchos activistas del clima consideran que contar con menos personas en el planeta es una prioridad. Y exigen no sólo menos personas sino menos consumo. Esperan que vivamos en casas cada vez más pequeñas, que tengamos menos movilidad y que soportemos el frío y el calor como en la prehistoria. Estas prioridades se reflejan en una burocracia reguladora totalmente contraria a la libertad.

La pregunta es: ¿sostenibilidad para quién? Cierta vez, la secretaria del Tesoro de EEUU, Janet Yellen, declaró que el "cambio climático" era "la mayor oportunidad económica de nuestro tiempo". Sin duda, hay mucho dinero para los tecnócratas y las elites fanatizadas que financian las campañas de los activistas climáticos. Esta dinámica se encuentra en toda la agenda de sostenibilidad. Los crecientes costos de la energía en Occidente han ayudado a China a expandir su participación en el mercado de las exportaciones manufactureras, hasta casi igualar EEUU, Alemania y Japón combinados. China ya emite más gases de efecto invernadero que el resto del mundo de altos ingresos y no está dispuesta a socavar su crecimiento económico persiguiendo objetivos ridículos. Las estrictas leyes climáticas perjudican a los pobres. La única forma de lograr emisiones netas cero para 2050 es sofocar todo el crecimiento futuro, lo que podría tener efectos catastróficos en los niveles de vida de las clases trabajadoras y medias. El cambio a los autos eléctricos ciertamente no es una victoria para las clases trabajadoras de Occidente, pero sí una gran ayuda para China, que disfruta de un gran liderazgo en la producción de baterías y que también ocupa un lugar destacado en la de turbinas eólicas y paneles solares. Mientras tanto, las empresas estadounidenses de vehículos eléctricos luchan con problemas de producción y en sus cadenas de suministro.

Hagamos un poco de historia. En 1958, en el marco del delirio maoísta llamado Gran Salto Adelante, el régimen chino se propuso exterminar al gorrión molinero, que, según Mao, era “una de las peores plagas”. “Son enemigos de la revolución, se comen nuestras cosechas, mátenlos”, dictaba. “Ningún guerrero se retirará hasta erradicarlos, tenemos que perseverar con la tenacidad del revolucionario”. La prensa estatal corrió a validar la medida denunciando que cada pajarito se comía 4,5 kg de grano al año, comida que le quitaba de la boca al pueblo, razón por la cual se podría alimentar a muchísimas personas por la vía de acabar con los gorriones.

Para exterminarlos se obligó a la población a golpear ollas hasta que los gorriones cayeran muertos de agotamiento. También se utilizaron espantapájaros, veneno, piedras, munición de fuego, y se destruyeron los nidos. Un grupo de gorriones encontró refugio en la embajada de Polonia; entonces, el Ejército chino rodeó la sede diplomática durante dos días, aporreando tambores hasta que murieron los plumíferos refugiados. Otros animales fueron víctimas del uso de venenos, como lobos, conejos, serpientes o perros. Como consecuencia, las plagas de las que el gorrión era predador arrasaron el campo y acabaron con tantas cosechas que provocaron la Gran Hambruna. Un par de años después, Mao se dirigió al pueblo ordenando que se olvidase del asunto, y así concluyó la política pública orquestada desde las altas esferas de la arrogancia totalitaria. Sin consecuencias para el planificador, que acabó matando a más de cuarenta millones de chinos.

Hoy, resulta sencillo señalar y hasta mofarse de este tipo de historias; sin embargo, es útil recordar que era cosa seria al momento de implementarse, y que los mecanismos utilizados para validar la locura nos resultan bastante familiares: una prensa adicta al poder dispuesta a machacar la narrativa que viene de éste, un grupo de expertos que diseñan un relato hegemónico y consensual y una burocracia que implementa medidas dolorosas motivadas por el “bien común”. Los gorriones actuales son el denostado mundialmente “coche particular”, sobre el que pesan toda clase de acusaciones y políticas diseñadas para restringirlo. ¿Muy dura la comparación? Veamos:

En todo el mundo se están incentivando relatos, artículos periodísticos y publicitarios y toda una narrativa que apoyan la eliminación del vehículo privado. Curiosamente, quienes jamás usan el transporte público ni caminan habitualmente por la calle, vale decir políticos de toda laya, miembros del Foro Económico Mundial, de la UE, de las diversas agencias de ONU y otros burócratas iluminados, barruntan una serie de soluciones mágicas para reemplazar el automóvil particular, y el castigo a quienes persisten en su posesión es cada vez mayor. Los ingenieros sociales llevan años tratando de sacar a los coches particulares del espacio público, y es una trampa creer que se trata de la eliminación del motor de combustión a favor de los eléctricos. La apuesta por la electromovilidad es sólo una distracción, un engañapichanga que permite introducir la idea del fin de la movilidad privada.

El plan es que en pocos años no se permitan los vehículos con motor de combustión y que sólo se autoricen aquellos cuyos motores sean considerados neutros por alguna autoridad burocrática. Esta decisión choca con la posibilidad de que el libre juego de la demanda y la innovación continúen mejorando la eficiencia energética de los automóviles. Si desde el poder se condiciona la inversión y la investigación, se anula todo desarrollo posible. Los primeros automóviles tenían muchísima menos potencia y seguridad que los actuales y consumían mucho más combustible. La exitosa evolución hacia los coches actuales fue producto de la libertad de mercado y no de una ley pensada con los pies. Quién sabe qué posibilidades podría tener una futura industria automotriz que buscara libremente nuevas y más eficientes alternativas. ¿Están buscando realmente los políticos mejorar la situación?

La electromovilidad es una especie de zanahoria que se vende como la gran solución, aunque se trata de una fantasía cuyos alcances no están siendo especificados. Poco dicen las autoridades sobre los problemas que conlleva actualmente una transición abrupta; de hacerlo, es posible que los ciudadanos entendieran la distopía a la que los están llevando. Popularmente se habla de terminar con la dependencia de los combustibles fósiles, sin alertar acerca de lo que significará depender de las tierras raras, necesarias para la construcción de baterías; tampoco se mencionan las condiciones de extracción de estos materiales.

Los públicos sensibles a la cuestión climática como signo de su estatura moral tal vez deberían sopesar que las materias primas importantes, como el cobalto, proceden principalmente de países que disponen de formidables recursos mineros, para cuya extracción se obliga a niños a trabajar en las minas, exponiéndoles a todo tipo de enfermedades y accidentes incluso letales, bajo la mirada cómplice del mundo ecológico biempensante. Según

los datos oficiales de lugares como Katanga y Copperbelt, la proporción de los menores que trabajan en las minas es del 40%. En condiciones atroces, bajo un calor insoportable, nubes de polvo rojo y baja luminosidad, estos niños deben cavar túneles de 200 a 300 metros de profundidad, exponiéndose al riesgo de morir asfixiados por derrumbes, a cambio de una remuneración de 1 a 2 dólares al día, siendo éste el coste de la ambición sustentable.

La propiedad privada es el mayor motor moral y civilizatorio, así como el más importante factor de desarrollo de la vida cívica y familiar. Sin este incentivo, empobrecidos, sin movilidad y aislados, se refuerza la dependencia y se anula la capacidad de oposición. En una sociedad libre, las transiciones de cualquier orden son determinadas de abajo arriba; todo lo demás es un delirio de totalitarios.

Poco dicen, los vendedores de panaceas eléctricas, de dónde se supone que saldrá la electricidad para la implementación generalizada de los autos eléctricos. No lo dicen porque no tienen ni idea, es tan simple como eso. Tampoco explican cómo se va a implementar la expansión masiva de las energías renovables, cuál será su impacto ambiental o que existen innumerables problemas técnicos, como de dónde vendrá la electricidad por la noche en épocas de escasez de luz solar y viento, cuál será la forma de almacenamiento y cuán segura y sustentable es. Tampoco se sabe de dónde van a salir todos los puntos de recarga, o si estos serán un lujo escaso. Por cierto, el hecho de que un auto emita menos no significa que contamine menos, ya sea por la forma de producción, por su impacto o por la forma en que se desechen sus piezas, de manera tal que no hay pruebas de que estemos ante una mejora en el cuidado del medioambiente, sino ante una costosa partida en la que, con suerte, quedaremos en tablas, pero restringiendo significativamente los derechos de propiedad y movilidad.

Recientemente, un alto directivo de General Motors, Kyle Vogt, en una entrevista para la revista Fortune, afirmó: “Uno de los mayores cambios que ocurrirán en nuestras vidas será pasar de conducir a ser conducido”; en cuanto a la propiedad de los autos, predijo: “Ser propietario de un automóvil se verá como el máximo lujo en el futuro”. Los fabricantes de automóviles tradicionales tienen mucho que ganar con estas regulaciones. Es debido a ellas que los modelos baratos están desapareciendo del mercado, elevando, además, los precios del mercado de segunda mano. Han convertido la fabricación de automóviles en una actividad muy costosa. Vale decir que la transición forzosa a la electromovilidad genera una barrera de entrada al mercado imposible de sortear para nuevos proveedores, imposibilitados de competir con los pesos pesados. Las imposiciones vienen a reforzar el oligopolio y los autos del futuro serán más caros, sin contar la falta de calidad asociada a la baja presión competitiva.

Consecuentemente, las regulaciones, multas, prohibiciones y desincentivos a la innovación y producción de autos particulares que se están implementando en las ciudades más importantes del mundo castigan, por supuesto, a las clases medias y bajas. Considerar esto una casualidad es llevar la ingenuidad a límites irrazonables. Tratar de sostener que el empeoramiento de la calidad de vida de los estratos más vulnerables de la sociedad en un símbolo de progreso es un ejercicio de perversión desbocado. Sostener que sólo se trata de una tendencia al recambio del tipo de energía que usan los autos particulares es sólo una mascarada para ocultar la política antipropiedad que busca desvincular a las personas del sueño del coche propio.

Con la excusa del bien común, estamos ante una clara confiscación de la propiedad, en la medida en la que se obliga a un reemplazo imposible por disponibilidad y costo. Por otra parte, los propulsores de la inclusión y la diversidad no parecen recordar los beneficios que el automóvil implica para las personas mayores o las familias con niños, para quienes tienen movilidad reducida o simplemente gozan de esa autonomía para trabajar o disfrutar de un turismo barato o ajeno al control gubernamental. Exterminar el goce, el confort, el ascenso o la sociabilidad no parece un costo importante para los planificadores centrales.

No resulta entonces muy distante el paralelo entre automóviles y gorriones. Se trata siempre de la misma filosofía política que planifica centralizadamente la vida de las personas. Que determina, sin participación ciudadana y más allá de sus preferencias y voluntades, qué cosa es el bien común. Que implementa medidas impracticables y disparatadas que siempre tienden a la abolición de la propiedad privada.

El vehículo privado es un símbolo de libertad que se popularizó en los momentos de mayor crecimiento de las clases medias y de creación de riqueza e innovación tecnológica. Si el ataque a este símbolo prospera, y así

parece suceder, se promueve una sociedad en la que sólo los ricos y los políticos podrán viajar en sus propios autos. La historia es bien conocida: se llame abiertamente comunismo o tenga cualquier otra cara, toda planificación central e implementación de políticas colectivistas trae miseria y retroceso.

La prohibición de los vehículos de combustión es un proyecto elitista que ignora las necesidades y los deseos de la población, sin que medie decisión democrática ni lógica económica algunas. Esto demuestra el carácter antidemocrático de nuestras elites, tecnócratas arrogantes que consideran a los ciudadanos estúpidos e incapaces de resolver los problemas, cuando la realidad es que son las soluciones de los ciudadanos y los mercados libres las que mejoraron la eficiencia energética.

No explicar claramente la imposibilidad de que el coche eléctrico reemplace al tradicional en cantidad y precio no es casual. Demonizar el uso del combustible fósil como si se tratara de un capricho de contaminadores locos y malvados permite ocultar la importancia social y económica que representa la energía barata en el desarrollo de nuestras sociedades. No hace falta ser un genio para conocer los límites de la transición energética, la corrupción que surge de las regulaciones e incentivos verdes y el inevitable encarecimiento que está convirtiendo la energía un producto apto sólo para ricos. Es claro quiénes serán los que van a sufrir las consecuencias de estas políticas públicas extraviadas.

La política centralizada y coordinada de exterminio de la movilidad privada expone algo más: el ejercicio descontrolado del poder. Obligar a las personas a regresar a la dependencia es afianzar el paternalismo como voluntad autoritaria por sobre sus preferencias y derechos, bajo falaces acusaciones de insolidaridad. Lo que se oculta es el hecho de que la propiedad privada es el mayor motor moral y civilizatorio, así como el más importante factor de desarrollo de la vida cívica y familiar. Sin este incentivo, empobrecidos, sin movilidad y aislados, se refuerza la dependencia y se anula la capacidad de oposición. En una sociedad libre, las transiciones de cualquier orden son determinadas de abajo arriba; todo lo demás es un delirio de totalitarios.

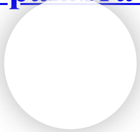
También te puede interesar



El sector manufacturero de España cierra diciembre en contracción con el PMI a 46,2



Javier Milei envía al Congreso de Argentina una ley para prohibir el uso manipulador de la palabra “gratis” desde el Gobierno





Los autónomos pagarán en 2024 cuotas mensuales de 225 a 530 euros y estarán obligados a presentar la Renta



La huelga de ‘handling’ de Iberia obliga a cancelar 444 vuelos y afecta a 45.641 viajeros

Notificaciones



Escribe tu comentario

1 COMENTARIO

  el más votado



José 29/12/2023 18:07

Brillante artículo. Sigan así, mil gracias. No creo que el tito Klaus, y la perra esa que dirige la U.E. consigan su objetivo para el 2030: no son más que nos pirados luciferinos. Viva Cristo Rey y María Santísima.

1

 1  Responder

ad alerta digital
www.alertadigital.com

Buscar en Alerta Digital...

1

